

UPAYA KONSERVASI KAPAL KARAM GOSONG NAMBI SEBAGAI BUKTI ADANYA JALUR PERDANGAN MARITIM MASA LALU DI KABUPATEN PESISIR SELATAN, SUMATRA BARAT

Ulung Jantama Wisna¹, Nia Naelul Hasanah Ridwan¹, Ruzana Dhiauddin¹,
Guntur Adhi Rahmawan¹, dan Gunardi Kusumah²

¹Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Kementerian Kelautan dan Perikanan.
Jl. Raya Padang Painan KM. 16, Komp. PPS Bungus, Padang, Sumatera Barat, Indonesia.
ulungjantama@gmail.com

²Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman. Jl. M.H. Thamrin No. 8, Jakarta Pusat, Indonesia.
gkusumah@gmail.com

Abstract. *Conservation Efforts of Gosong Nambi Shipwreck as an Evidence of the Past Maritime Trading Routes in Pesisir Selatan Regency, West Sumatra.* The coastal region of West Sumatra has become one of the main trading routes in the 15th-19th centuries so there is no doubt that this area has many archaeological remains both underwater, coastal area, and buried underground. One of the underwater archaeological remains in this region is the discovery of a shipwreck at the Gosong Nambi coral site which is administratively located in Pesisir Selatan Regency, West Sumatra Province in 2015. This study aims to provide an overview of the current condition of the Gosong Nambi Shipwreck site. Research activities include collecting information, searching the shipwreck's location, recording data, measuring the visible dimensions, and sketching the shipwreck, has been done. Visually, it is a small size vessel which was predicted as a cargo ship from the 1900s that might sail from Bengkulu to West Sumatra and crashed into Gosong Nambi coral (Atoll) and then sank. The shipwreck is partially buried in the sand and piles of the dead coral in the stern and most of the ship's hull had been looted by scarp metal hunters. Natural factors also trigger site vulnerability so it is advisable to excavate. Conservation efforts are necessary to be done with a CRM approach which can have a positive impact on society on socio-economic aspects without harming any related parties.

Keywords: Shipwreck, Looting, Gosong Nambi Atoll, Underwater Cultural Heritage, Cultural Resource Management.

Abstrak. Wilayah pesisir Sumatra Barat menjadi salah satu jalur perdagangan utama pada abad ke-15--19 sehingga tidak diragukan lagi wilayah ini memiliki banyak tinggalan arkeologis baik yang di bawah air, wilayah pantai, maupun terkubur di bawah tanah. Salah satu tinggalan arkeologi bawah air di wilayah ini adalah temuan kapal karam di situs gugusan karang Gosong Nambi yang secara administratif terletak di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatra Barat pada tahun 2015. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran kondisi terkini situs kapal karam Gosong Nambi. Aktivitas penelitian berupa pengumpulan informasi, pencarian lokasi situs, perekaman data, pengukuran dimensi kapal yang terlihat, dan membuat sketsa kapal, telah dilakukan. Secara visual, kapal tersebut termasuk kapal kecil yang diprediksi sebagai kapal barang dari tahun 1900-an yang mungkin berlayar dari Bengkulu menuju ke Sumatra Barat dan menabrak gugusan karang (atol) Gosong Nambi dan akhirnya tenggelam. Kondisi kapal karam tersebut sebagian terkubur dalam pasir dan tumpukan karang mati pada bagian buritan dan sebagian besar lambung kapal telah dijarah oleh para pemburu besi tua. Faktor alam juga menjadi pemicu kerentanan situs sehingga disarankan untuk melakukan ekskavasi. Upaya konservasi perlu dilakukan dengan pendekatan CRM yang dapat berdampak positif terhadap masyarakat pada aspek sosial ekonomi tanpa merugikan berbagai pihak yang terkait.

Kata Kunci: Kapal tenggelam, Penjarahan, Atol Gosong Nambi, Tinggalan Budaya Bawah Air, Cultural Resource Management.

Naskah diterima tanggal 18 Oktober 2019, diperiksa tanggal 03 November 2019, dan disetujui tanggal 19 Mei 2020.

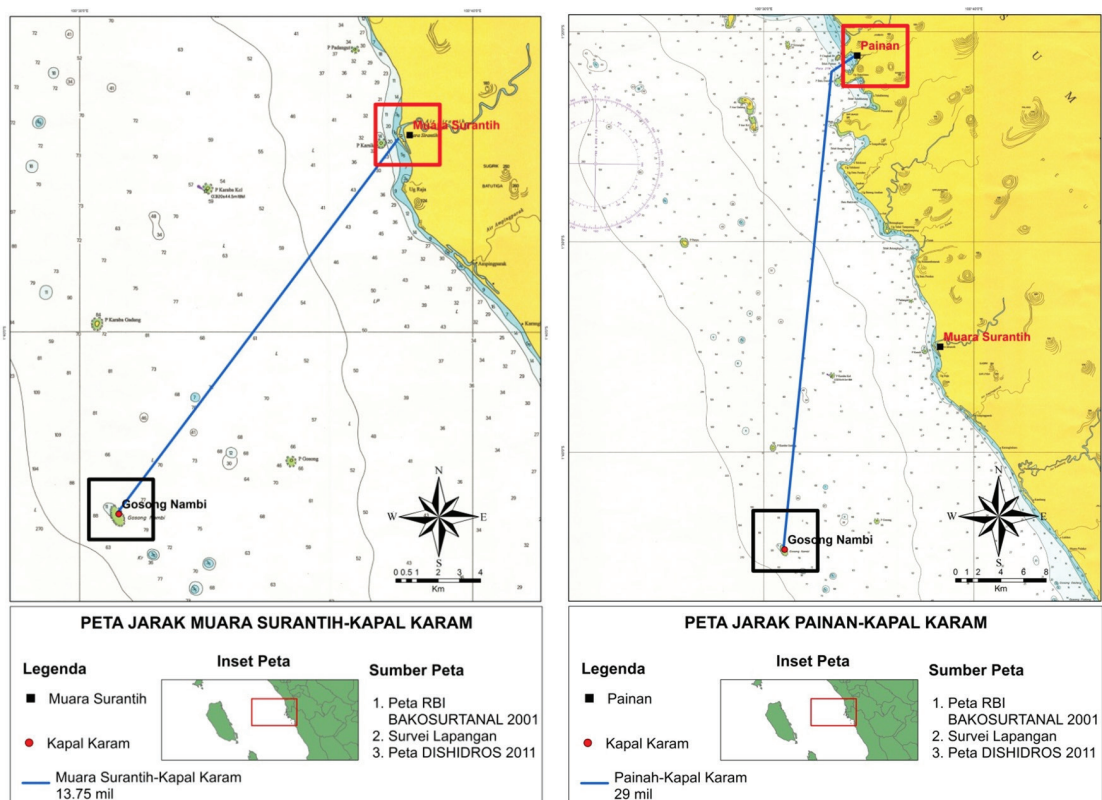
1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri atas 17.508 pulau dengan garis pantai sepanjang 81.000 km² dengan luas laut sekitar 3,1 juta km² (0,3 juta km² perairan teritorial dan 2,8 km² perairan nusantara) atau 62 % dari luas teritorialnya (Lasabuda 2013, 93). Secara astronomis, Indonesia berada pada posisi 6° LU s.d 11° LS dan 95° s.d 141° BT dan berada diantara dua benua (Asia dan Australia) serta dua Samudra (Hindia dan Pasifik). Sebagai kawasan yang berbasis kelautan, Indonesia menjadi kawasan yang strategis dan potensial untuk dimanfaatkan sebagai jalur pelayaran internasional sejak berabad-abad yang lalu (Ardiwidjaja 2018, 133).

Beberapa jalur utama perdagangan internasional, yang tersebar di antara pulau besar di Indonesia, seperti Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Makassar, laut sekitar pulau-pulau di Maluku serta di pantai Barat Sumatra,

merupakan kawasan yang cukup strategis dan digunakan oleh kapal-kapal dari berbagai negara untuk melakukan perdagangan (Gerke and Evers 2011, 6). Pantai barat Sumatra sebagai pintu utama Nusantara untuk wilayah barat memiliki peranan yang penting sebagai salah satu jalur perdagangan (Bahar dan Amril 2009, 27).

Menurut beberapa sumber sejarah, pada awal abad Masehi sudah terdapat kota-kota sentra maritim di pesisir barat Sumatra yang menjadi yang pusat perdagangan lada dan emas. Kala itu terdapat bandar-bandar perniagaan tradisional yang ramai dikunjungi oleh bangsa asing, di antaranya Pulau Pisang, Barus, Sibolga, Air Bangis, Tiku, dan Bandar X. Kedudukan pantai barat Sumatra Barat sangatlah penting dalam perkembangan sejarah bangsa Indonesia, terutama pada abad ke-15 – 19 Masehi (Syafii 2018, 30). Oleh karena itu, keberadaan tinggalan budaya maritim, seperti sisa pelabuhan kuno dan bangkai kapal karam, dapat menjadi bukti ramainya lalu-lintas

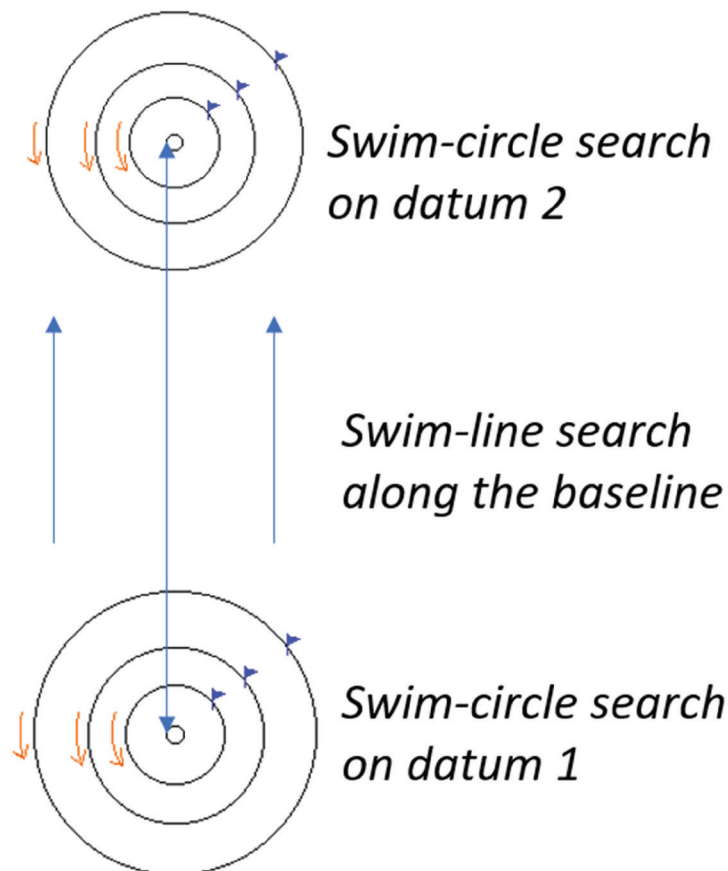


Gambar 1. Peta Lokasi Kapal karam gosong Nambi, Kabupaten Pesisir Selatan (Sumber: Wisla)

pelayaran dan perdagangan pada masa lampau di wilayah pantai barat Sumatra. Hal ini menjadi sangat signifikan untuk dilakukan identifikasi dan pelestarian, khususnya di kawasan pantai barat wilayah Pariaman, Padang, dan Pesisir Selatan. Identifikasi tentang sumber daya maritim ini akan membuktikan adanya peristiwa bersejarah dari sisa-sisa benda arkeologi yang kemungkinan dapat ditemukan di dasar laut serta pesisir (*terrestrial*) berupa bekas pelabuhan-pelabuhan, kapal tenggelam, Barang Muatan Kapal Tenggelam (BMKT) dan lainnya dari masa lalu (Dillenia dan Troa 2016, 12).

Berdasarkan dasar sejarah maritim tersebut, bukan tidak mungkin dalam perjalanannya untuk berdagang, kapal-kapal yang melalui jalur barat mengalami kecelakaan, baik karena faktor manusia maupun faktor alam seperti bencana alam (Gibbs 2006, 3). Terdapat cukup banyak bukti aktivitas budaya maritim

yang tersebar mulai dari wilayah Air Bangis di Pasaman Barat hingga ke wilayah Kabupaten Pesisir Selatan. Hingga kini cukup banyak kapal dagang (*cargo ship*) yang ditemukan di kawasan Sumatra Barat. Salah satu temuan yang dilaporkan oleh nelayan lokal pada tahun 2015 adalah kapal karam di Gosong Nambi, Kabupaten Pesisir Selatan. Informasi terkait dengan kapal karam tersebut masih sangat minimal. Oleh karena itu, dalam penelitian ini muncul permasalahan yang perlu dicari jawaban dan alasannya, yaitu bagaimana sejarah kapal karam di Gosong Nambi, bagaimana prospek pengembangannya, dan manfaatnya bagi masyarakat. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui nilai penting kapal karam serta untuk mengidentifikasi awal kondisi. Dalam hubungan itu, perlu dilakukan pelestarian agar tinggalan ini dapat dimanfaatkan oleh masyarakat untuk berbagai kepentingan



Gambar 2. Metode kombinasi *swim-line* dan *swim-circle* yang diaplikasikan untuk memetakan sebaran artefak dibawah air. (Sumber: Wisha)

misalnya edukasi sejarah maritim Sumatra Barat, menjaga tinggalan budaya maritim masa lampau, baik untuk pengembangan pariwisata maupun kawasan konservasi maritim.

2. Metode

Secara administratif, lokasi penelitian berada di barat daya Kabupaten Pesisir Selatan, Sumatra Barat. Secara geografis lokasi kapal karam Gosong Nambi berada pada 100,5157 E dan 1,7468 S. Keberadaan kapal ini telah diketahui para nelayan setempat sejak dahulu dan mereka memberikan informasi bahwa di lokasi bangkai kapal karam ini banyak terdapat ikan-ikan besar yang dapat menjadi tangkapan mereka. Akan tetapi, karena lokasi ini cukup jauh dari daratan, saat ini sudah banyak yang tidak mengunjungi lokasi ini. Pelabuhan nelayan terdekat dari lokasi kapal karam Gosong Nambi ini adalah di muara Sungai Surantih di Nagari

Surantih, Kecamatan Sutera, yaitu sekitar 13,75 mil laut. Situs kapal karam Gosong Nambi juga dapat dicapai dari pelabuhan di Painan yang berjarak sekitar 29 mil laut (Gambar 1).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Focus Group Discussion* (FGD), eksplorasi, survei, wawancara, dan studi pustaka. FGD dilakukan untuk menggali informasi terkait dengan bangkai kapal karam yang ditemukan di Gosong Nambi berdasarkan data dan arsip daerah serta menampung saran dan masukan dari pemerintah daerah tentang sejarah dan potensi pengembangan dari situs ini seperti Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, Dinas Kelautan dan Perikanan, Badan Perencanaan Daerah dan Penelitian dan Pengembangan Kabupaten Pesisir Selatan, serta Balai Pelestarian Cagar Budaya Sumatra Barat. Eksplorasi dilakukan terhadap data arkeologi primer dan data lingkungan, yaitu artefak di



Gambar 3. Kegiatan survei pada 2015 (Sumber: Tim Penelitian, 2015)

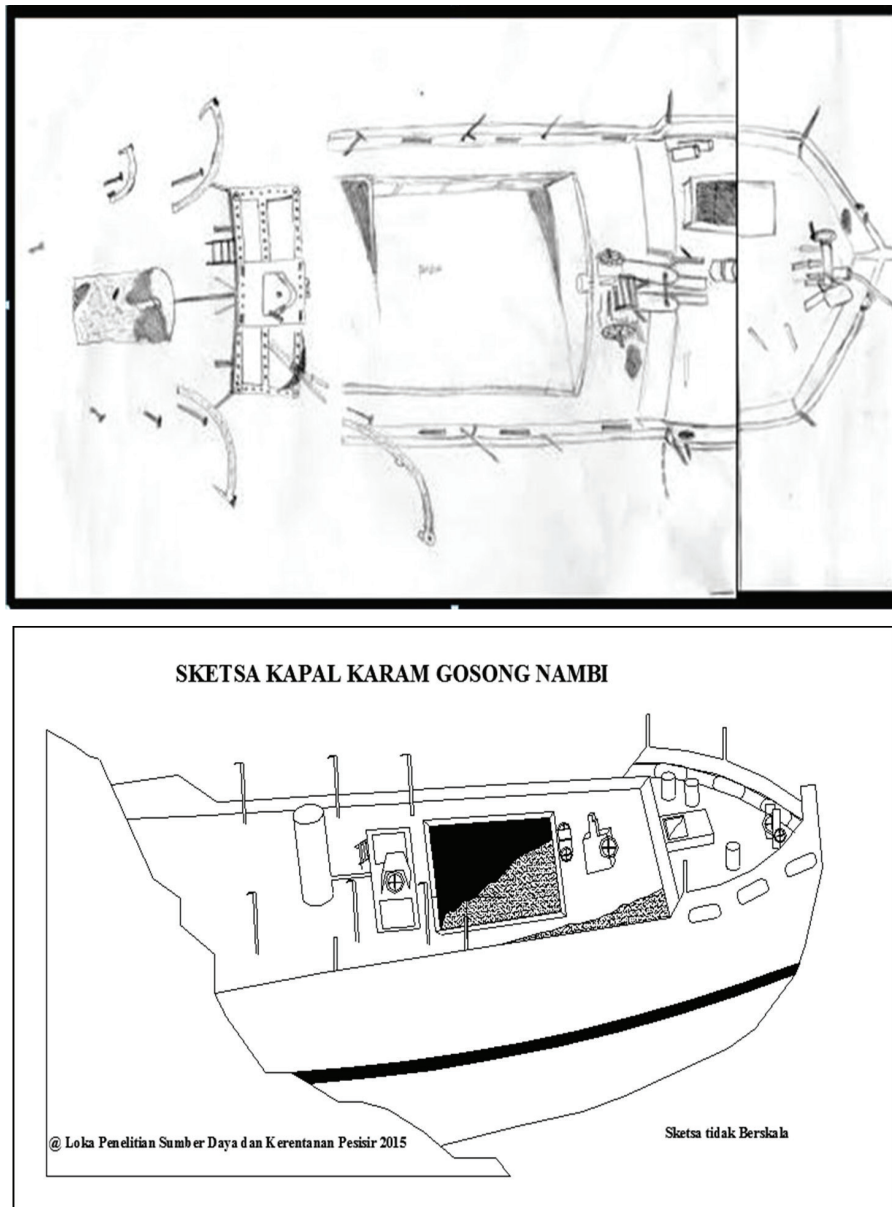


Gambar 4. Identifikasi bagian penting kapal karam Gosong Nambi (Sumber: Tim Penelitian, 2015)

dasar laut dan kawasan sekitarnya. Wawancara dilakukan kepada beberapa informan yang merupakan tetua adat dan nelayan setempat yang sering beraktivitas di sekitar situs di kawasan Perairan Surantih untuk menggali sejarah kapal karam di Gosong Nambi.

Survei bawah air dilakukan dengan penyelaman yang menggunakan alat SCUBA (*Self Contained Underwater Breathing Apparatus*) (McCarthy and Benjamin 2014, 102). Penelusuran data bawah air dilakukan dengan cara pembuatan garis *baseline* atau garis acuan dan titik acuan. Teknik *swim-line search*

adalah teknik pengukuran objek bawah air berdasarkan garis acuan dengan menggunakan meteran. Garis tersebut dibentangkan dari kedua titik acuan yang telah ditentukan. Pembuatan garis ini bertujuan untuk mengetahui luas situs dan memudahkan dalam pengukuran serta pembuatan denah situs. Setelah itu, para penyelam melakukan pendataan sebaran di sekitar situs secara horizontal. Selain itu, digunakan pula teknik *swim-circle search*, yaitu teknik pengukuran objek di bawah air dari satu titik yang dijadikan acuan, direkam dalam satuan meter dan derajat (Gould and Green 1991, 246) (Gambar 2). Setelah melakukan



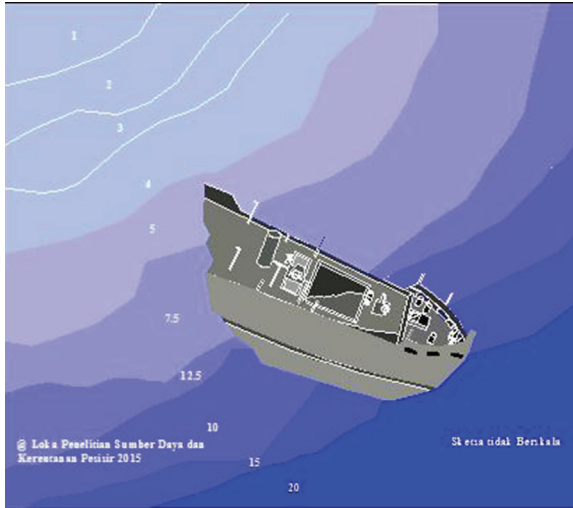
Gambar 5. Sketsa Kapal Karam Gosong Nambi (Sumber: Wissha)

perekaman dengan menggunakan kamera, tim penyelam melakukan penggambaran sketsa situs. Teknik arkeologi bawah air digunakan untuk merekam ketepatan posisi distribusi artefak di lokasi penelitian.

Selain metode tersebut juga dilakukan wawancara tidak terstruktur, baik terhadap tokoh masyarakat maupun para ahli yang dianggap mampu memberikan informasi kesejarahan terkait dengan situs yang diteliti. Selanjutnya, data sekunder bersumber dari buku, artikel, jurnal, dan publikasi ilmiah lainnya yang berhubungan dengan objek

penelitian. Setelah melakukan perekaman data pada situs, tim melakukan identifikasi pada temuan. Identifikasi dilakukan untuk mengetahui jenis, bahan, tingkat kerusakan, dan teknologi pembuatan temuan. Setelah data primer terkumpul, dilakukan klasifikasi data. Analisis data meliputi pendeskripsian temuan dan analisis komparatif dengan sumber sejarah terkait, dan analisis oseanografi yang memengaruhi tingkat kerusakan temuan.

Kegiatan Penyelaman di lokasi bangkai kapal Gosong Nambi dilakukan sebanyak tiga kali yang bertujuan untuk pencarian lokasi



Gambar 6. Posisi Kapal Karam Gosong Nambi dan kontur kedalaman. (Sumber: Wisha)

kapal, pengamatan, dan dokumentasi bawah air. Kegiatan penyelaman pertama dilakukan untuk mencari posisi kapal yang tenggelam di daerah Gosong Nambi, Pesisir Selatan. Berdasarkan info dari nelayan setempat, kapal terperangkap di tengah atol, tetapi pada awal penyelaman ini bangkai kapal belum dapat ditemukan, kondisi perairan di tengah atol sedikit keruh dan mencapai kedalaman 25 m, biota yang tumbuh tidak terlalu banyak, dan banyak karang mati menjadi sedimen yang menimbun atol tersebut. Setelah melakukan pencarian, dokumentasi bawah air kapal karam dan pengamatan visual kondisi kapal karam dilakukan. Kegiatan penyelaman yang kedua dilakukan oleh tim untuk melakukan pengamatan visual secara lebih teliti terhadap bangkai kapal untuk membuat dokumentasi video dan foto (Gambar 3).

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

3.1 Tinggalan Arkeologis Situs Kapal Karam Gosong Nambi, Pesisir Selatan

Tinggalan kapal karam yang ditemukan di Gosong Nambi, wilayah perairan Desa Surantih, Kabupaten Pesisir Selatan, adalah bangkai kapal besi dengan ukuran panjang kapal yang belum tertimbun pasir sekitar 20 m dan lebar 3 m. Bangkai kapal ini berada pada kedalaman

5 m hingga 20 m dan dalam keadaan posisi miring yang mengikuti kontur kedalaman dasar laut. Bagian *stern* yang sebagian tertutup oleh sedimen pasir dan sedimen dari terumbu karang yang mati berada di kedalaman 5 m, sedangkan bagian haluan atau *bow* berada pada kedalaman 20 m. Jarak pandang perairan di lokasi kapal tenggelam ini sangat jernih dengan kecerahan perairan hingga 15—20 m.

Bagian haluan kapal masih utuh dengan posisi agak miring ke arah barat daya (arah hadap kapal 245° ke arah barat daya), sedangkan bagian bawah kapal bagian depan sudah tidak tampak karena posisinya sedikit tertutupi oleh pasir. Kerangka kapal terbuat dari pelat baja dengan tebal pelat ± 2 cm dan tebal kerangka baja ± 10 cm. Kapal karam Gosong Nambi terkubur oleh pasir dan tumpukan karang mati dalam posisi miring dan bagian haluan kapal berada pada kedalaman 20 m, sedangkan lambung kapal berada pada kedalaman 5 m (Gambar 5 dan 6).

3.2 Kondisi Perairan Gosong Nambi

Kapal karam Gosong Nambi terletak di dalam atol di tengah Selat Mentawai. Atol merupakan sekumpulan terumbu karang yang berbentuk melingkar atau mendekati melingkar menyerupai sebuah cincin yang mengelilingi sebuah laguna di dalamnya (Kench *et al.* 2006, 177). Dengan demikian, jelas bahwa kapal tersebut tenggelam karena menabrak pecahan karang yang mengelilingi atol.

Berdasarkan matriks klasifikasi situs kondisi perairan (lihat tabel), wilayah Gosong Nambi (lokasi tenggelamnya kapal) sangat cocok untuk pengembangan wisata selam untuk peminatan khusus. Kondisi oseanografi cukup mendukung dan aman untuk dilakukan penyelaman.

Bangkai kapal kargo tenggelam pada kedalaman 5-20 m memiliki visibilitas yang sangat baik dan lingkungan perairan yang jernih. Kondisi biota perairan yang sangat melimpah mengindikasikan bahwa kualitas perairan di sekitar situs tergolong baik.

Tabel 1. Kondisi Fisika Lingkungan Perairan di Sekitar Kapal Tenggelam Gosong Nambi (Sumber: Tim Penelitian, 2015)

No.	Parameter	Nilai	Keterangan
1	Tinggi Gelombang	0-0,15 meter	Gelombang rendah
2	Kecepatan Arus	0-0,3 m/s	Arus lemah
3	Kedalaman Objek	<35 meter	Dapat diakses
4	Visibility	20-10 meter	Visibilitas baik
5	Lingkungan Perairan	Hingga 30 meter wilayah tembus cahaya	-

3.3 Pembahasan

3.3.1 Identifikasi Fisik Kapal Karam Gosong Nambi

Belum diketahui informasi tentang jenis, nama kapal, dan asal kapal tersebut, tetapi secara visual ukuran kapal relatif kecil. Biota yang tinggal di kapal tidak terlalu banyak dan cenderung homogen. Bangkai kapal karam di Gosong Nambi ini diperkirakan kapal kargo dari masa 1900-an yang sedang berlayar dari perairan Bengkulu ke Sumatra Barat, kemudian menabrak karang atau terjebak dalam atol Gosong Nambi, lalu kandas dan tenggelam. Jika diamati dari desain dan bentuknya, kapal karam ini menyerupai *cargo steamship SS Benkoelen* yang tenggelam di Pulau Jawa pada tahun 1942 di dekat Pulau Bawean. Kondisi bangkai kapal sebagian sudah tertimbun pasir di bagian buritan. Sebagian badan kapal kemungkinan telah diambil oleh para nelayan atau pencari besi tua. Lokasi titik kapal karam Gosong Nambi ini cukup jauh dari daratan terdekat dan letaknya berada di dekat menara suar Distrik Navigasi Kementerian Perhubungan. Posisi kapal ini tidak jauh dari jalur pelayaran kapal antara Bengkulu dan Sumatra Barat.

Jangkar kapal ini tidak ditemukan sehingga mengindikasikan bahwa kapal tersebut karam dengan posisi tertambat. Hal ini dibuktikan dengan gulungan tali jangkar yang tersisa. Diperkirakan kapal ini hanya dilengkapi dengan satu jangkar karena hanya ditemukan sisa tali jangkar dalam keadaan tertutup lumpur. Mesin dan propeler sudah hilang kemungkinan dijarah orang karena bagian tersebut memiliki nilai jual yang cukup tinggi.

Berdasarkan observasi yang dilakukan, kapal ini berbentuk persegi empat yang kemungkinan merupakan kapal logistik atau kargo karena tidak dilengkapi persenjataan layaknya kapal perang pada masa Perang Dunia II. Beberapa bagian penting teridentifikasi adalah terdapat cerobong, tangga, roda pengguling tali, dan gulungan tali jangkar (Gambar 4). Hal ini diperkuat dengan tidak ditemukannya kursi penumpang dan bilik yang terdapat pada kapal hanya dapat ditempati oleh beberapa orang saja, kemungkinan hanya untuk anak buah kapal saja. Pada bagian dek terdapat ringga/ruangan yang agaknya digunakan sebagai tempat penyimpanan barang. Pada bagian depan terdapat lubang-lubang ventilasi (Gambar 5). Terdapat satu lubang besar berukuran 50 x 75 cm di bagian depan kapal yang diperkirakan merupakan bekas tembakan atau sisa penjarahan oleh pemburu besi tua.

Pelat baja (*ship shell*) tersebut berfungsi untuk memberikan kekuatan struktur membujur pada kapal sehingga dapat menerima beban kapal serta muatannya. Selain itu, pelat baja juga merupakan penutup kedap air dari dasar hingga bagian atas kapal. Secara keseluruhan kondisi terkini kapal masih cukup utuh, tidak ditemukan kerusakan yang parah, sehingga dapat diasumsikan bahwa kapal tersebut terjebak dalam atol dan menabrak karang dan akhirnya tenggelam dan terkubur dalam atol. Korosi yang terjadi juga tidak signifikan karena kapal sudah ditumbuhi terumbu karang yang cukup besar yang menandakan bahwa umur kapal ini sudah cukup tua.

Karena miring dan tidak stabil, posisi kapal karam Gosong Nambi ini terancam longsor ke perairan yang lebih dalam. Hal ini sangat mungkin terjadi mengingat frekuensi kejadian gempa di Sumatera Barat yang sering terjadi. Kondisi pasir dan pecahan karang yang tidak kompak mudah bergeser dan berpindah sehingga situs ini membutuhkan langkah preservasi.

Kecepatan arus cenderung lemah, tetapi akan kuat pada kondisi tertentu, juga dipicu oleh adanya angin permukaan dengan kecepatan yang signifikan. Karena wilayah Gosong Nambi merupakan ekosistem atol yang memiliki kedalaman dangkal, arus permukaan di sekitar atol juga cukup tinggi (Kench and Mclean 2004, 934). Namun, kondisi tersebut tidak akan mengganggu bila dilakukan penyelaman di dalam atol karena kecepatan arus telah teredam oleh mulut atol.

3.3.2 Kondisi Oseanografi Gosong Nambi

Tinggi gelombang tidak terlalu besar. Situs kapal karam Gosong Nambi sejatinya terletak di dalam kawasan Selat Mentawai. Karena dinamika pembangkitan gelombang oleh angin cukup signifikan, keberadaan atol memiliki peran untuk meredam energi gelombang (Costa *et al.* 2017, 278) di sekitar situs sehingga hanya riak-riak gelombang (*ripples*) yang teridentifikasi.

Menurut (Wisha *et al.* 2019, 98), tipe pasang surut di Perairan Kabupaten Pesisir Selatan adalah campuran condong harian ganda sehingga dalam satu hari terjadi dua kali pasang dan dua kali surut dengan elevasi yang berbeda. Situs kapal karam Gosong Nambi merupakan tinggalan arkeologi yang sangat dipengaruhi oleh pasang surut. Keberadaannya di dalam atol akan terancam bila transportasi sedimen (pasir) dan pecahan karang oleh arus dan pasang surut terjadi secara signifikan dalam kondisi tertentu. Hal tersebut juga dapat memicu longsor yang dapat menyebabkan bangkai kapal berpindah ke area yang lebih dalam. Ancaman lain yang cukup

membahayakan situs ini adalah sering terjadi gempa tektonik di kawasan Sumatera Barat yang dapat memicu pergeseran posisi kapal. Oleh karena itu, diperlukan tindakan preservasi atau eskavasi agar situs ini dapat dilestarikan.

Lokasinya jauh dari pusat Kota Pesisir Selatan sehingga sangat sulit dikunjungi, membutuhkan waktu ± 6 jam perjalanan dengan menggunakan kapal kecil dan ± 3 jam dengan kapal besar (>30 GT). Sulitnya akses menuju situs juga menjadi pertimbangan tersendiri dan tindakan eskavasi diperlukan untuk pelestarian dan penyelamatan situs arkeologi bawah air ini.

Karena kondisi kapal yang terletak di dalam atol, disarankan penyelaman pada kondisi surut agar dapat dilakukan *entry* secara langsung dari pinggir atol. Tidak disarankan untuk melakukan penyelaman pada saat pasang tinggi dan surut teredam karena mekanisme turbulensi dapat meningkatkan kekeruhan pada kondisi tersebut. Menurut (Qarnain *et al.* 2014, 547), turbulensi sedimen meningkat saat kondisi pasang surut purnama dan elevasi yang terbentuk sangat tinggi dan sangat rendah secara signifikan sebagai akibat oleh gaya tarik astronomis saling menarik dan menghasilkan elevasi dengan jangkauan yang lebar.

3.3.3 Sejarah Jalur Perdagangan Maritim di Sumatra Barat

Berdasarkan beberapa sumber sejarah, pada awal abad Masehi pesisir barat Pulau Sumatra telah menjadi pusat perdagangan lada dan emas. Pada saat itu banyak sekali bandar niaga tradisional dikunjungi oleh bangsa asing, yakni Pulau Pisang, Sibolga, Air Bangis, Tikus, dan Bandar X (Bahar dan Amril 2009, 29). Oleh karena itu, rekam jejak maritim di pesisir barat Pulau Sumatra telah dibuktikan dengan adanya temuan kapal tenggelam dan sisa pelabuhan kuno yang menunjukkan bahwa lalu lintas pelayaran dan perdagangan yang sangat ramai pada masa lampau.

Pada awal abad ke-17 wilayah Bayang dan Salido merupakan pusat penghasil emas yang sangat terkenal dan bermutu tinggi dan tambangnya didirikan oleh bangsa Belanda. Kawasan tersebut juga merupakan pusat penghasil lada. Emas dan lada ditampung sementara di pelabuhan Salido dan di beberapa pelabuhan besar seperti Koto Tengah, Padang, Tiku, dan Pariaman.

Di Kota Padang terdapat dua pelabuhan kuno yang sangat ramai menjadi akses masuk kapal asing, yakni Pelabuhan Muaro dan Pulau Pisang Gadang. Pelabuhan Muaro menjadi pelabuhan yang paling banyak dikunjungi karena mudah diakses karena kapal atau perahu dengan tonase kurang dari 20-ton bisa mengaksesnya (Nur 2000, 41).

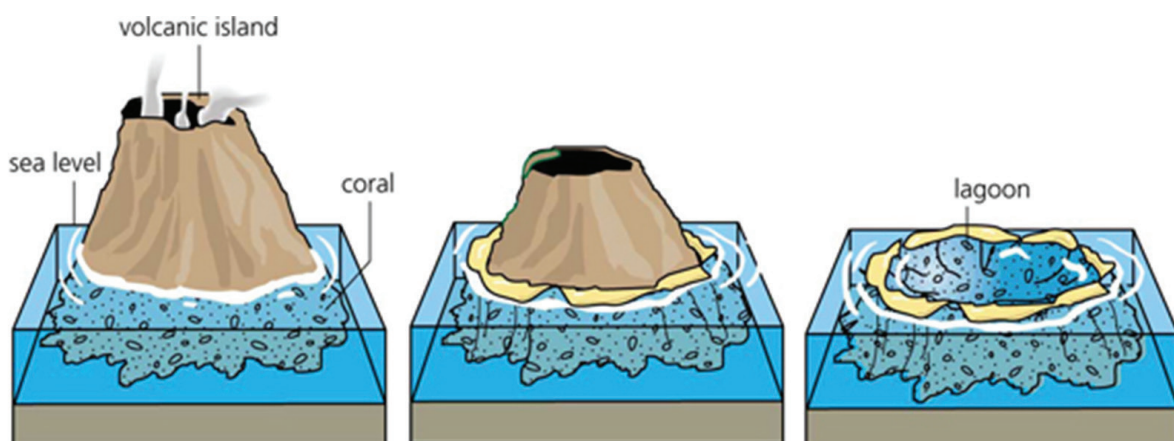
Keberadaan kapal karam Gosong Nambi menjadi salah satu bukti adanya jalur perdagangan maritim di Sumatra Barat. Kapal kargo (*cargo-ship*) diduga bergerak dari salah satu pelabuhan di Provinsi Bengkulu ataupun sebaliknya untuk melakukan distribusi hasil tambang dan pertanian dimana saat melewati kawasan Gosong Nambi terjebak di dalam atol karena kondisi surut. Dalam jangka waktu lama akhirnya kapal tersebut tenggelam di dalam atol dan tertimbun pasir dan pecahan karang. Namun, yang sangat disayangkan adalah belum teridentifikasinya asal kapal, nama kapal dan

informasi terkait dengan tinggalan arkeologis ini karena bukti temuan di sekitar situ sangat minim.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pada tetua adat setempat, hampir semua informan menyatakan ketidaktahuan terkait asal-usul kapal tersebut. Seorang nelayan hanya melaporkan bahwa terdapat bangkai kapal di dalam atol dimana biodiversitas perikanan yang sangat melimpah sehingga lokasi situs kapal karam Gosong Nambi sering dijadikan sebagai tempat memancing. Karena lokasinya yang cukup jauh dari Painan maupun Surantih, sehingga situs ini sulit dijangkau dan pengawasan pada situs ini juga sulit untuk dilakukan, sehingga bagian lambung kapal telah dijarah oleh pemburu besi tua.

3.3.4 Ancaman terhadap Situs Kapal Karam Gosong Nambi

Seperti telah dibahas sebelumnya, lokasi keberadaan kapal karam di Gosong Nambi itu rawan oleh berbagai ancaman baik yang berasal dari alam maupun aktivitas manusia. Jika dilihat dari jarak yang cukup jauh dari pusat Kota Painan, pemantauan tinggalan arkeologis tersebut tidak dapat dilakukan secara maksimal. Pengawasan secara reguler juga terkendala oleh minimnya anggaran biaya. Dengan lemahnya pengawasan, peluang terjadinya pencurian besi tua secara intensif dapat terjadi. Hal itu terlihat



Gambar 7. Proses Genesa Atol

(Sumber: <https://www.gurugeografi.id/2017/03/genesa-atol-dan-sebarannya-di-bumi.html>)

dari hilangnya beberapa bagian penting dari kapal seperti bagian buritan, propeler, dan isi lambung kapal yang tidak ditemukan saat bangkai kapal tersebut diobservasi oleh tim penelitian dari Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir, Kementerian Kelautan dan Perikanan. Beberapa nelayan lokal juga mengatakan bahwa oknum yang melakukan penjarahan sebagian besar bukan warga lokal, melainkan berasal dari luar provinsi seperti Bengkulu karena lokasi Gosong Nambi berada pada kawasan perbatasan Pesisir Selatan dan Bengkulu.

Pada sisi lain, kondisi alam di sekitar situs turut menambah rentetan ancaman pada situs Kapal Karam Gosong Nambi. Yang pertama adalah kondisi atol yang rentan, atol terbentuk dari gugusan karang mati yang membentuk cincin yang didalamnya terdapat laguna hasil dari erupsi pulau vulkanik, karang dan sedimen yang menutupinya merupakan hasil dari aktivitas gelombang dan angin disekitar atol (Cao *et al.* 2018, 225) (Gambar 7). Jika dianalisis lebih jauh, posisi kapal setengah terkubur pada cincin atol, yang berpotensi semakin tertimbun oleh pecahan karang (*rubbles*) dan sedimen, jika berlangsung dalam waktu lama, posisi kapal karam ini dapat semakin menurun ke kolom air yang lebih dalam. Aktivitas oseanografi samudra yang dinamis juga berperan penting mengenai eksistensi kapal karam Gosong Nambi itu. Karena berbatasan langsung dengan Samudra Hindia, intensitas interaksi antara laut-atmosfer dapat memicu badai dan gelombang tinggi dan asupan sedimen secara signifikan dapat menutupi cincin atol dan mengubur bangkai kapal tersebut. Kondisi pasang surut yang cukup lebar berkisar ± 3 meter (Wisha *et al.* 2019, 98) juga dapat mengancam eksistensi kapal untuk tetap pada posisinya yang sekarang.

Secara geologis, kawasan perairan di Gosong Nambi terletak pada zona tektonik, yang memperlihatkan bahwa lempeng samudra dan benua cukup aktif dan kejadian gempa di Sumatra Barat secara berkala

dengan magnitudo yang bervariasi (Santoso *et al.* 2011, 134). Artinya, kondisi gempa yang intens dapat memicu pergeseran kapal sehingga perlu dilakukan pengawasan secara berkala. Kondisi iklim dan cuaca yang selalu berubah dengan degradasi lingkungan juga dapat memengaruhi korosi pada bangkai kapal karam (Wisha *et al.* 2017, 849).

Berdasarkan beberapa analisis potensi ancaman terhadap situs Kapal Karam Gosong Nambi, perlu dilakukan pengangkatan bangkai kapal tersebut. Jika dapat dipindahkan ke area dekat pusat kota, situs ini dapat dikembangkan sebagai salah satu daya tarik wisata selam di Kabupaten Pesisir Selatan. Namun, untuk mengetahui asal usul kapal, diperlukan *dating* radio-isotop untuk memprediksi umur kapal tersebut dan melihat hubungannya dengan sejarah maritim di barat Pulau Sumatra.

3.3.5 Penerapan CRM (*Cultural Resource Management*)

Riset terintegrasi dimana penggabungan beberapa bidang ilmu telah dilakukan untuk mengungkap dan mendeskripsikan temuan kapal karam Gosong Nambi. Telah diketahui pula bahwa kapal karam Gosong Nambi itu memiliki signifikansi dengan beberapa aspek seperti sejarah, kerentanan, sosial, ekonomi, dan budaya masyarakat Kabupaten Pesisir Selatan. Oleh karena itu, *Cultural Resource Management* (CRM) perlu dilakukan dengan konsep konservasi dan preservasi. CRM merupakan usaha untuk mengelola sumber daya budaya dengan mempertimbangkan berbagai aspek dan pihak yang terkait dan masyarakat menjadi bagian integral dalam proses penerapannya (Sulistiyanto 2014, 78).

Sebagaimana dikemukakan, kapal karam Gosong Nambi belum dapat teridentifikasi asal-usulnya dan terancam oleh beberapa tekanan, baik oleh manusia maupun alam. Untuk itu, maka hal yang paling mungkin dilakukan adalah konservasi dan preservasi melalui tindakan

ekskavasi. Pada konsep CRM, masyarakat memegang peran utama mengenai pemindahan situs Kapal Karam hingga dapat dijadikan sarana peningkatan potensi pariwisata bahari di Pesisir Selatan, yang pada akhirnya dapat mendukung perekonomian masyarakat setempat. Hal tersebut telah berhasil diterapkan pada saat *MV Boloengan Nederland* menjadi objek wisata bahari di Teluk Mandeh. Kabupaten Pesisir Selatan yang awalnya adalah kawasan termiskin di Sumatra Barat, kini menjadi salah satu andalan dalam bidang pariwisata. Dengan penanganan dan penerapan yang sama, situs Kapal Karam Gosong Nambi juga dapat dikembangkan menjadi situs arkeologi bawah air yang memiliki daya tarik wisata. Selain itu, jika dilakukan ekskavasi, bangkai kapal karam Gosong Nambi dapat menjadi tempat tumbuhnya karang dan rumah bagi ikan sehingga dapat meningkatkan biodiversitas perairan setempat yang dapat berdampak baik bagi masyarakat nelayan di Kabupaten Pesisir Selatan.

Sebelum penerapan konsep CRM, Pemerintah Daerah perlu membuat peraturan daerah yang mengatur kegiatan wisata bahari pada situs tinggalan budaya. *Mass tourism* seringkali terjadi pada suatu kawasan wisata yang dapat menimbulkan masalah baru seperti peningkatan jumlah sampah, kerusakan lingkungan. Pembatasan jumlah penyelaman pada situs Kapal Karam juga perlu dilakukan untuk mengurangi tekanan fisik terhadap bangkai kapal yang semakin merapuh. Pengawasan dan pemantauan berkala juga perlu dilakukan pada situs sumber daya arkeologi karena tingkat pencurian besi tua seringkali terjadi. Pembuatan *history board* dan *marking buoy* juga dapat dilakukan sehingga memudahkan wisatawan untuk mengetahui titik lokasi situs dan sejarah tenggelamnya kapal karam itu. Semua upaya tersebut dapat dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagai pelaku utama proses penerapan konsep CRM, koordinasi antara Pemerintah Pusat, pemerintah daerah, masyarakat, dan pemangku

kepentingan (*stakeholder*) lainnya tanpa ada pihak yang dirugikan. Dikatakan demikian karena sesungguhnya warisan budaya adalah barang publik dan milik masyarakat dan sewajarnya dinikmati oleh masyarakat (Sulistyanto 2009, 59).

4. Penutup

Situs Kapal karam Gosong Nambi diprediksi berasal dari tahun 1900-an yang tenggelam di dalam atol dan tertimbun pasir serta pecahan karang mati pada bagian buritan. Belum dapat teridentifikasi nama kapal, negara pembuat dan informasi lainnya terkait dengan tinggalan arkeologis ini, jika diamati bentuknya menyerupai *steam cargo ship* zaman kolonial Belanda. Keberadaan kapal karam ini juga sebagai bukti bahwa sejarah perdagangan maritim di pesisir barat Pulau Sumatra menjadi salah satu pusat perdagangan lada dan emas terutama kawasan Salido dan Bayang. Jarak lokasi situs dari pusat kota yang cukup jauh menjadi kendala tersendiri dalam proses pelindungan dan pengawasan situs, yang beberapa bagian kapal tersebut telah dijarah oleh pemburu besi tua. Selain itu, kondisi alam di sekitar situs juga memiliki peran dalam meningkatkan potensi ancaman bagi Situs Kapal Karam Gosong Nambi. Oleh karena itu, penerapan konsep CRM perlu dilakukan terhadap situs itu yang hasilnya diharapkan akan berdampak positif, baik terhadap kehidupan masyarakat, pemerintah daerah maupun para pemangku kepentingan lainnya.

Saran

Dalam pelaksanaan ekskavasi Situs Gosong Nambi, karena posisinya yang miring, rawan longsor, perlu ditingkatkan pengawasan untuk menghindari penjarahan oleh para pemburu besi tua. Selain itu, dalam upaya perlindungan dan pelestarian situs, wilayah Situs Gosong Nambi hendaknya ditetapkan sebagai kawasan cagar budaya dan konservasi maritim (KKM) atau dengan melakukan ekskavasi.

Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih dan penghargaan disampaikan kepada pengelola Loka Riset Sumber Daya dan Kerentanan Pesisir atas dukungan biaya penelitian yang disediakan dalam DIPA 2015. Ucapan terima kasih yang sama juga ditujukan kepada semua pihak atas kemudahan dan bantuan yang diberikan selama pelaksanaan penelitian ini hingga berupa tulisan atau artikel.

Daftar Pustaka

- Ardiwidjaja, Roby. 2018. "Pelestarian Tinggalan Budaya Bawah Air: Pemanfaatan Kapal Karam sebagai Daya Tarik Wisata Selam". *Amerta* 35 (2): 133. <https://doi.org/10.24832/amt.v35i2.251>.
- Bahar, Yusfa Hendra, and Fauzan Amril. 2009. "Peninggalan Maritim Pantai Sumatera Barat". *Amoghapasa* 15: 27–38.
- Cao, Dadi, Hao Cheng, Lingmin Zhang, and Ke Wang. 2018. "Origin of Atoll Garnets in Ultra-High-Pressure Eclogites and Implications for Infiltration of External Fluids". *Journal of Asian Earth Sciences* 160: 224–238. <https://doi.org/10.1016/j.jseaes.2018.04.030>.
- Costa, Mirella B., Eduardo C. Macedo, Arnoldo Valle-Levinson, and Eduardo Siegle. 2017. "Wave and Tidal Flushing in a Near-Equatorial Mesotidal Atoll". *Coral Reefs* 36 (1): 277–291. <https://doi.org/10.1007/s00338-016-1525-x>.
- Dillenia, Ira, and Rainer Arief Troa. 2016. "Identifikasi Situs Kapal Karam Bersejarah 'Karang Panjang' di Perairan Pulau Laut Natuna". *Jurnal Kelautan Nasional* 11 (1): 11–20. <https://doi.org/10.15578/jkn.v11i1.6063>.
- Gerke, Solvay, and Hans-Dieter Evers. 2011. "Selat Melaka: Jalur Sempit Perdagangan Dunia." *Akademika* 81 (1): 5–14.
- Gibbs, Martin. 2006. "Cultural Site Formation Processes in Maritime Archaeology: Disaster Response, Salvage and Muckelroy 30 Years On". *International Journal of Nautical Archaeology* 35 (1): 4–19. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.2006.00088.x>.
- Gould, Richard A., and Jeremy Green. 1991. "Maritime Archaeology: A Technical Handbook". *Journal of Field Archaeology* 18 (2): 246. <https://doi.org/10.2307/530269>.
- Kench, P. S., and R. F. Mclean. 2004. "Hydrodynamics and Sediment Flux of Hoa in an Indian Ocean Atoll". *Earth Surface Processes and Landforms* 29 (8): 933–953. <https://doi.org/10.1002/esp.1072>.
- Kench, Paul S., Roger F. McLean, Robert W. Brander, Scott L. Nichol, Scott G. Smithers, Murray R. Ford, Kevin E. Parnell, and Mohamed Aslam. 2006. "Geological Effects of Tsunami on Mid-Ocean Atoll Islands: The Maldives before and after the Sumatran Tsunami". *Geology* 34 (3): 177. <https://doi.org/10.1130/G21907.1>.
- Lasabuda, Ridwan. 2013. "Regional Development in Coastal and Ocean in Archipelago Perspective of The Republic of Indonesia". *Jurnal Ilmiah Platax* 1: 92–101.
- McCarthy, John, and Jonathan Benjamin. 2014. "Multi-Image Photogrammetry for Underwater Archaeological Site Recording: An Accessible, Diver-Based Approach". *Journal of Maritime Archaeology* 9 (1): 95–144. <https://doi.org/10.1007/s11457-014-9127-7>.
- Nur, M. 2000. *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera Pada Abad Ke-19–20*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Qarnain, A. G. D., A. Satriadi, and H. Setiyono. 2014. "Analysis of Spring and Neap Tides Influence on the Sedimentary Rate in Timbulsloko Waters, Demak". *Journal of Oceanography* 3 (1): 540–548.
- Santoso, Edy, Sri Widiyantoro, and I Nyoman Sukanta. 2011. "Studi Hazard Seismik dan Hubungannya dengan Intensitas Seismik di Pulau Sumatera dan Sekitarnya". *Jurnal Meteorologi Dan Geofisika* 12 (2): 129–36. <https://doi.org/10.31172/jmg.v12i2.93>.
- Sulistyanto, Bambang. 2009. "Warisan Dunia Situs Sangiran". *Wacana* 11 (1): 57–80.
- . 2014. "Manajemen Hasil Pengelolaan Warisan Budaya: Evaluasi Hasil Penelitian Pusat Arkeologi Nasional

- (2005-2014)". *Amerta, Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Arkeologi* 31 (2): 147–154. <https://doi.org/https://doi.org/10.24832/amt.v32i2.171>.
- Syafii, Imam. 2018. "Sejarah Lokal Adalah Sejarah Maritim (Nasional) Indonesia?" *Sejarah Dan Budaya : Jurnal Sejarah, Budaya, dan Pengajarannya* 11 (1): 24–36. <https://doi.org/10.17977/um020v11i12017p024>.
- Wisha, U. J., Ruzana Dhiauddin, and Wisnu A. Gemilang. 2019. "Tidal Ellipses Analysis Based on Flow Model Hydrodynamic Data Acquisition in Mandeh Bay , West Sumatera". *Journal of Geoscience, Engineering, Environment, and Technology* 04 (02): 93–103. <https://doi.org/10.25299/jgeet.2019.4.2.3115>.
- Wisha, U.J., G.A. Rahmawan, Nia Naelul Hasanah Ridwan, and Gunardi Kusumah. 2017. "Oil Spill Analysis on Ambon Bay, Moluccas, Indonesia: Its Influence on the SS Aquila Shipwreck Site." In *Proceedings of the 3rd ASIA-Pasific REGIONAL Conference on Underwater Cultural Heritage*, 846–62. Hong Kong: APCONF.

Sumber Online

<https://www.gurugeografi.id/2017/03/genesa-atol-dan-sebarannya-di-bumi.html>